



Nybyggnad i kv. Van der Huff 8, Stockholm
Parkeringsutredning för nybyggnad av bostäder

Nybyggnad i kv. Van der Huff 8, Stockholm Parkeringsutredning för nybyggnad av bostäder

1. Sammanfattning

Ett nytt bostadshus längs Helgagatan, en förskola samt ett garage under skolgården till Internationella Engelska Gymnasiet föreslås byggas i anslutning till skolan och Tjurberget. Bostadshuset är placerat på en del av Helgagatan som utgör en enkelriktad lokal slinga med mycket begränsad trafik. Även den norra delen av Helgagatan är enkelriktad mot infarten till det blivande garaget, varför huvuddelen av trafik till garaget kommer att komma den vägen. All utfart sker via Allhelgonagatan. Exploateringsområdet ligger högt inom stadsdelen och goda gångförbindelser finns längs Tjurberget mot Ringvägen via Havregatan och Älvsborgsgatan. Flera av dessa sker via trappor. Cykeltrafik är hänvisad till gatunätet då en cykelförbindelse via Tjurberget inte är tillåtet och skulle bli för brant. Biltrafiken i området är begränsad och består i huvudsak av boende och arbetande. Den tillkommande bebyggelsen kommer endast marginellt att öka trafikbelastningen. I och med att ett garage byggs under skolgården kommer parkeringssituationen i området endast förändras genom att antalet allmänna bilplatser minskar till förmån för exploateringsområdets behov av parkering.

2. Bakgrund

Olov Lindgren Byggnads AB avser att bygga ett nytt bostadshus inom kvarteret Van der Huff med 65 lägenheter samt en lokal i bottenvåningen. Lokalen är tänkt kunna användas som restaurang, café eller annan liknande verksamhet. Inom kvarteret finns Internationella Engelska Gymnasiet vars skolgård delvis används som parkering. Parkeringen består av ca 49 bilplatser och administreras av Qpark. I projektet ingår att frigöra skolgården från parkering genom att underbygga delar av den med ett garage för ca 80 bilplatser samt lokaler som kan användas för en förskola, alternativt som kontorslokaler. Lokalerna får en ljus sida med utsikt över Tjurberget.

3. Syfte

Parkeringsutredningen skall beskriva dagens situation vad gäller trafik och behovet av parkering samt den förändring som den tillkommande bebyggelsen innebär vad gäller trafikbelastning, parkering för bilar och cyklar, samt förslag hur det kan ordnas.

4. Trafik och parkering

4.1 Dagens trafiksituation

Kvarteret Van der Huff ligger vid Helgagatan som är en del i det lokala gatunätet. Området har ingen egentlig genomfartstrafik och gatorna är hastighetsbegränsade till 30 km/tim. Gatorna är smala och till stor del enkelriktade. Helgagatan har på det aktuella gatuavsnittet ca 100 fordon/VMD (vardagsmedeldygn). Trafikbelastning för områdets övriga gator framgår av Bilaga 1.

Kantstensparkering är normalt tillåten på gatornas ena sida.

På det aktuella gatuavsnittet längs Helgagatan, där bostadshuset skall byggas, finns det en gångbana och en grönremsa med träd på gatans västra sida mot kvarteret Metern. Grönremsan är 4,50 m bred, gångbanan ca 1,65 m och körbanebreddens ca 5,35 m. (se sektion Bilaga 2).

På den sida av Helgagatan där bostadshuset skall byggas är det parkmark utan gångbana. På skolgården till Internationella Engelska Gymnasiet finns idag en allmän parkering med ca 49 bilplatser. In- och utfart till parkeringen sker via en ramp som mynnar på Allhelgonagatan i nära anslutning till korsningen med Helgagatan.

4.2 Trafik och parkering efter utbyggnad av bostäder, lokaler och garage

I samband med att det nya bostadshuset byggs planeras en 2,5 m bred gångbana att anläggas mot Helgagatan. Bostadshuset är planerat att placeras 15 m från kvarteret Metern, vilket innebär att en ca 1,0 m bred grönremsa kan placeras mellan gångbana och byggnad. I dagsläget är kantstensparkering placerad på gatans västra sida mot kvarteret Metern. För sophantering, varuleveranser och angöring föreslås en lastzon framför den nya byggnaden. För att göra detta möjligt föreslås att kantstensparkeringen flyttas över till denna sida av gatan på det aktuella gatuavsnittet. Ett garage planeras under skolgården med 80 bilplatser. Infart till garaget är planerad till ungefär samma läge som den nuvarande rampen mot Allhelgonagatan. Infarten planeras dubbelriktad så att möte mellan bilar kan ske på tomtmark mellan gata och garageport. En ramp upp till skolgården planeras i samma läge. Rampens bredd är beroende av vilken typ av fordon som måste kunna beträda skolgården.

5. Parkeringstal för bilar

5.1 Stockholm Stads Parkeringsnorm

Stockholm Stad tillämpar en parkeringsnorm där ett P-tal sätts, grundat på läge och närhet till kollektivtrafik, parkeringsstandard, nivå på åtagande av mobilitetsåtgärder samt lägenhetsfördelning.

Mobilitetsåtaganden är något som respektive byggherre kan påverka genom att t.ex ordna tillgång till dedikerade parkeringsplatser för bilpool i området samt cykelparkeringar, utformade enligt stadens handböcker. Ytterligare cykelfaciliteter som ladduttag för elcyklar, besöksplatser nära entrén och reparationsrum tillsammans med cykelpool, som kan tillhandahålla lastcykel, elcyklar och lastkärra kan också påverka det framtagna parkeringstalet.

Mobilitetsåtgärder som kan leda till att parkeringstalet sänks skall vara inriktade på att minska bilägandet men inte nödvändigtvis att minska bilanvändandet.

Åtgärderna ska även leda till att använda kollektivtrafik, gång och cykel i större utsträckning och att bilägande kan ersättas av att delta i en bilpool där de gemensamma bilarna kan nyttjas vid behov.

Vilka åtgärder som fastighetsägaren kan och vill införa klassas i tre nivåer- Grundläggande nivå, Medelnivå och Ambitiös nivå som kan ge olika reducering av parkeringstalet.

Grundläggande nivå	- 10%
Medelnivå	- 15%
Ambitiös nivå	- 25%

För den grundläggande nivån krävs;

- *Information om nya resealternativ med fokus på gång-, cykel- och kollektivtrafik*
- *Cykelparkeringar enligt stadens handböcker för cykelparkering*
- *Lätt nåbara cykelrum med faciliteter som t.ex cykelpump, automatisk dörröppnare mm*

För att uppnå medelnivån krävs förutom åtgärder i den grundläggande nivån;

- *Tillgång till dedikerade parkeringsplatser för bilpool i området*
- *Provapåkort för kollektivtrafik under viss tid*
- *Ytterligare cykelfaciliteter som reparationsrum, ladduttag för elcyklar, besöksplatser nära entrén*
- *Cykelpool med bl.a lastcykel, elcyklar och cykelkärria*

Följande åtgärder föreslås för att säkerställa att medelnivån uppnås:

Bilpooler

2 bilpoolsplatser kan anordnas per 100 lägenheter

Cykelparkering

Cykelparkering anordnas inomhus samt även mer tillgängligt utomhus.

Parkeringarna ska vara upplysta och med möjlighet att låsa fast ramen.

Cykelrummen förses med cykelpump, ladduttag för elcyklar samt dörröppnare.

Cykelpool

Här bör undersökas om det finns etablerade cykelpoolsföretag som driver verksamhet.

Prova på kort i kollektivtrafik

Korttidserbjudande för nyinflyttade

För att uppnå ambitiös nivå krävs förutom de lägre nivåerna;

- *Bilpool där byggherren ordnar attraktiva parkeringsplatser till bilpoolen och täcker den fasta månadskostnaden för lägenhetsinnehavaren i minst 5 år*
- *Subventioner av månadskort för kollektivtrafik*
- *Erbjudande om personlig resecoach vid inflyttning*
- *Leveransskåp med kyla för mottagande av varor med hemkörning*
- *Attraktiva, tryggt och lätt nåbara cykelrum i markplan*

5.2 Förslag till parkeringsnorm för bilar

För att komma fram till ett gällande parkeringstal kommer eventuella nya justeringar av uppgifter om lägenhetsstorlekar och lokaler tillsammans med överenskomna åtgärder för gröna parkeringstal att ligga till grund för ett slutgiltigt fastställande.

5.21 Bostadshuset

Lägesfaktorer

Kvarteret Van der Huff ligger på Södermalm och har bra kollektivtrafikläge med närhet till tunnelbanan samt tillgång till lokal service.

Antag ett lägesbaserat p-tal 0,35.

Justering m.h.t lägenhetsstorlek

Bostadshuset består huvudsakligen av små lägenheter mellan 29-38 kvm. Två lägenheter är större med 57 respektive 70 kvm. Övervägande små lägenheter kan ge en reduktion med 30%. Antag en reduktion med 30% vilket ger ett p-tal 0,245.

De framtagna parkeringstalen för det nya bostadshuset grundar sig på lägenhetsfördelning enligt arkitektens redovisning.

Justering m.h.t besöksparkering

Parkeringstalet räknas upp med 10% om parkeringen inryms på tomtmark men om den ordnas i ett större öppet garage med flytande platser behöver ingen uppräknings ske.

Antag att besöksparkeringen kan ordnas i det planerade garaget under skolgården.

Gröna parkeringstal

Antag att byggherren väljer ett mobilitetspaket enligt den grundläggande nivån som kan ge 10% reduktion. Det slutgiltiga p-talet för bostadshuset antas då bli 0,22.

5.22 Lokal/handel

För restaurangen har antagits ett p-tal för bil till 10 bilplatser/1000 kvm BTA sammantaget för anställda och besökare. Här antas att besökare kan utnyttja det planerade garaget.

5.23 Förskola

För förskolan har antagits ett p-tal för bil till 8/1000 kvm BTA för personal och besökare. Här antas att föräldrar som lämnar och hämtar barn med bil också kan utnyttja garaget.

5.24 Besöksparkering

Utöver det framtagna parkeringstalet utgörs 10% av besöksparkering.

Att ha besöksparkering i bostadsgarage innebär vissa risker för säkerheten i fastigheten. I detta fall kan det vara möjligt att hyra plats i ett allmänt garage där besöksparkeringen får ordnas varvid det 10 procentiga tillägget inte behöver belasta det egna bilplatsbehovet.

5.26 Antal planerade bilplatser och behov

80 bilplatser planeras i garage enligt arkitektens förslagsritningar.

Parkeringstalen har efter justeringar och med ovan antagna förutsättningar framräknats till följande behov:

65 lägenheter	3880 kvm BTA	65 x 0,22	= 14,3 bilplatser
Restaurang	248 kvm BTA	10 x 0,248	= 02,5 ”
<u>Förskola</u>	<u>750 kvm BTA</u>	<u>0,75 x 8</u>	<u>= 06 ”</u>
Totalt			= 23 bilplatser

5.27 Sammanfattning av bilparkering

Det planerade garaget kommer att rymma det egna parkeringsbehovet. Resterande 57 bilplatser (80-23) kan utnyttjas som allmän parkering. Stockholm Parkering, Qpark eller annat parkeringsbolag kan anlitas för att administrera garaget och hyra ut bilplatser där också besöksplatser och eventuell bilpool kan placeras.

6. Bilpool

Bilpooler kan vara ett sätt att inte ha egen bil och därmed inte heller behöva hyra och uppta en bilplats i bostadsgaraget. En bilpoolsplats/50 lägenheter beräknas det kunna finnas intresse för. En bilpoolsplats beräknas kunna ersätta 6 bilplatser i garaget som annars skulle ha adderats till det framtagna parkeringstalet.

Här finns önskemål om att bilpoolen kan drivas och administreras av ett etablerat bilpoolsföretag.

Bilpoolen kan etableras i samma allmänna garage som besöksparkeringen föreslås placerad. Med de schablonsiffror som gäller för bilpool skulle med totalt 65 lägenheter 1-2 bilpoolsplatser behöva ordnas. Om det är flera aktörer som samverkar finnas det samverkansvinster som kan reducera behovet av antalet poolbilar.

7. Trafik och parkering under byggnadstiden

Det nya bostadshuset kommer att placeras ca 3,5 m från Helgagatan. Längs det aktuella gatuavsnittet finns kantstensparkering på motsatt sida med ca 11-12 bilplatser.

För att kunna ha ett fungerande byggområde kommer troligen delar av körbanebredderna att behöva tas i anspråk, varför den aktuella parkeringen troligen måste utgå under byggtiden. Bilplatserna ersätts ej.

Den ökade trafikbelastningen på Helgagatan kommer i huvudsak att bestå av leveransfordon till byggområdet. Byggområdets utbredning skall säkra att 12 m-fordon kan klara 90-graders svängen på Helgagatan söder om byggplatsen. Byggområdet bör ha en infart från Helgagatan söder eller norr om byggplatsen på sådant sätt att leveranser till bygget kan ske inom byggområdet.

8. Sophantering

Ansvaret för insamling av avfall är uppdelat mellan staden och producenterna för tidningar, förpackningar samt el- och elektronikprodukter. Staden samlar in hushållsavfall, matavfall, batterier samt grovt och farligt avfall. Hushållsavfall och matavfall samlas in vid respektive fastighet. Fastighetsägaren har ansvar för att utrymme finns för avfall från såväl hushåll som verksamheter och skall informera om hur avfallet hanteras samt skapa möjlighet för sortering av hushållsavfallet.

Hämtning av hushållsavfall i närområdet sker idag genom manuell hämtning av sopkärl som maskinellt lyfts upp i hämtbilens behållare. Det är dock Trafik- och Renhållningsnämnden som ger råd om systemval, utrymmesbehov och hämtvägar och skall upprätta förslag till Renhållningsordning.

Sophämtning är planerad ske genom den portik som placeras i gatuplanet mitt i det nya bostadshuset. Till detta föreslås att en lastzon anläggs på Helgagatan i anslutning till portiken samt att kantstensparkeringen på det aktuella gatuavsnittet flyttas över till gatusidan mot kv. Van der Huff. Utrymmen för sopkärl är planerat ordnas i bostadshusets bottenplan i nära anslutning till portiken. Soprum för förskolan och för en eventuell restaurang kan ordnas i del av garaget med utgång mot portiken. För en restaurang kan det också bli aktuellt med ett kylt soprum.

Gångavståndet mellan hämtbilen och soputrymmena skall vara jämnt och helst inte luta mer än 1:20, i gynsamma fall 1:12. Avståndet skall vara så kort som möjligt, högst 10 m rekommenderas.

9. Parkeringstal för cyklar

9.1 Stockholm Stads parkeringsnorm

Cykelparkering skall anordnas inom projektet för bostäder och arbetsplatser.

Ett angivet snittvärde föreslås enligt normen vara 1 cykel per person.

För bostäder anges en norm 2,5-4,0 cykelplatser per 100 kvm BTA.

För Arbetsplatser skall minst 0,2 cyklar per anställd finnas.

Cykelplatser skall placeras så att så många som möjligt är lättillgängliga. Besöksplatser skall om möjligt anordnas i anslutning till fastighetens entréer samt inne på gården.

Intresse för cykelpool skall uppmuntras och här bör undersökas om det finns något externt etablerat cykelpoolföretag som kan administrera denna. I en cykelpool skall finnas tillgång till elcyklar samt även lådcykel och cykelkärra. Alternativt kan projektets operatörer köpa in egna el- och lådcyklar samt cykelkärra till fastigheten.

Cykelgaragen skall förses med automatiska dörröppnare samt skall det finnas tillgång till cykelpump och laddmöjlighet för elcyklar samt i förekommande fall även reparationsrum.

För kontor har antagits att lika stor del av de anställda kommer per cykel som förare med bil.

För förskola behövs cykelplatser för anställda och besökande föräldrar.

9.2 Förslag till parkeringsnorm

De nya bostäderna har bra och nära kollektivtrafikförbindelser. Detta utesluter dock inte att de boende kommer att utnyttja cykel för arbetsresor och fritid. Med tanke på att bostäderna ligger inom centrumnära tätbebyggt område antas cykeltätheten inte vara stor men samtidigt anger riktlinjerna för gröna cykelparkeringstal att det vid låga parkeringstal för bilar ställs höga krav för cykelparkeringarna. Lägenheternas storlek talar för att det kommer att bo 1-2 personer/lägenhet. Antag 1,75 person/lägenhet med egen cykel. Detta motsvarar 2,93 platser/100 kvm BTA.

För restaurangen har antagits 10 anställda.

För förskolan har antagits 4 avdelningar med 5 pedagoger per avdelning.

Fördelning av cykelplatser

		Antal cykelplatser	
65 lägenheter	3880 kvm BTA/65 lgh	1,75 x 65	= 114 cykelplatser
Resturang	248 kvm BTA/ 10 pers	0,2 x 10	= 2 ”
Förskola	750 kvm BTA/4 avd.	0,2 x 20	= 4 ”
Totalt			= 120 cykelplatser

Sammanfattning av cykelparkering

För bostadshuset skall så många platser som möjligt placeras i markplanet, i cykelrum och på tomtmark. Resterande platser kan lösas i ett separat utrymme i garageplanet. Det är viktigt att cykelplatserna upplevs säkra men ändå lättillgängliga. Service som cykelpump och laddning för elcyklar skall också vara lättillgängligt men ändå inom låsbara utrymmen så att de inte missbrukas eller drabbas av skadegörelse.

För kontor eller förskola kommer cykelplatserna att fördelas mellan utrymmen i markplanet och i garaget. Då flertalet av dessa cykelplatser inte kommer att nyttjas under vinterhalvåret ställs inte samma krav att cyklarna kan garageras på samma sätt som för bostadshuset.

Cykelplatserna kommer ändå att behöva vara lättillgängliga då i princip samtliga kommer att nyttjas dagligen måndag-fredag under sommarhalvåret.

För att fastställa det gröna parkeringstalet för cyklar kommer detta att justeras på samma sätt som för bilar efter överenskomna åtgärder och ligga till grund för ett slutgiltigt fastställande.

Per Löfvendahl

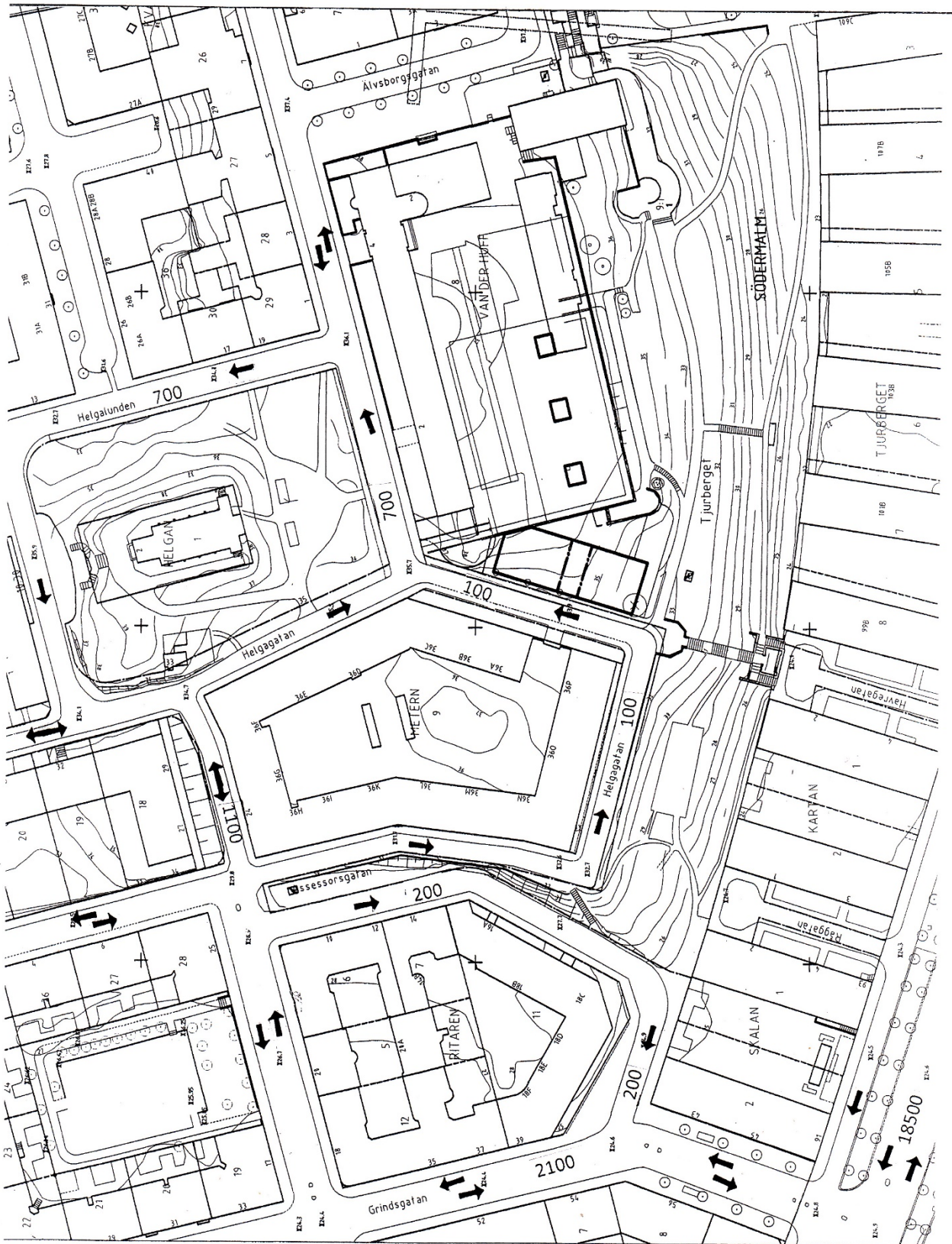
Bilagor

- Bilaga 1 Karta med trafikbelastning/bilar per VMD (vardagsmedeldygn)
 Bilaga 2 Sektion för Helgagatan vid kv. Van der Huff 8

Karta med trafikflöden kring Kv. Van der Huff

Bilaga1

Fordonspassager vardagsmedeldygn /VMD



Bilaga 2

Sektion HELGAGATAN Skala 1:100

